

Un progetto anti-economico

1. NESSUNO QUI E' CONTRARIO ALLE AUTOSTRADE

Cominciamo col dire che qui nessuno è contrario alle autostrade. Le autostrade sono senza dubbio strumenti utili allo sviluppo economico ... dove servono. Per esempio in tutta la Sicilia sud-occidentale di autostrade non ce ne sono, ci sono solo stradine piene di curve e saliscendi. Chi produce lì deve mettere i suoi prodotti su camioncini e farli andare su e giù per queste stradine, con ovvi problemi di consegna della merce, di costi e di tempi. Lì di autostrade ne servirebbero, sarebbero un sostegno alla competitività delle imprese, faciliterebbero la vita a chi produce. Ma lì non se ne fanno, se ne fanno qui.

2. MA LA VALDASTICO E' UN DOPPIONE

Qui si vorrebbe fare la Valdastico, che è un doppione del collegamento autostradale già esistente via Verona fra Vicenza e Trento. Praticamente una bretella autostradale di circa 40 km¹ per il tracciato su Besenello (dei quali solo 6 all'aperto, una trentina in galleria e 4 su viadotti), che farebbe risparmiare – e mi riferisco alle affermazioni dei progettisti, fatte alla presentazione del progetto a Lavarone – 62 km, per una mezz'oretta di viaggio. Il costo previsto è di circa 2 miliardi² (ma in Italia non s'è mai vista una grande opera che sia effettivamente costata l'importo che era stato preventivato nel progetto preliminare). Il tracciato attuale, per Verona, è stato costruito negli anni '50-'70³, è già stato ampiamente ammortizzato, e funziona ottimamente tanto da far risultare l'Autostrada Serenissima BS-PD la più frequentata (e quindi la più remunerativa) del centro-nord⁴.

3. SU FERRO O SU GOMMA?

Ma per il traffico non ci sono solo le autostrade, ci sono anche i treni. E nell'ultimo decennio la programmazione nazionale ed europea, nonché quella provinciale di Trento, si è mossa con l'obiettivo di favorire il passaggio delle merci attraverso la Val d'Adige e la catena alpina - un territorio dagli equilibri ecologici particolarmente delicati – su rotaia (in treno insomma), anziché in autostrada (su gomma): una

¹ Per l'esattezza, secondo il progetto preliminare: T4 su Besenello 39,3 km (15,3 in Trentino, praticamente il tunnel su Besenello e il viadotto di raccordo con l'Autobrennero) ; T1 su Lavis 57,3 km (34 in Trentino) di cui 6,2 km all'aperto, 45,6 in galleria, 4,3 su viadotto

² per l'esattezza: 1.923 milioni: dato previsto dal progetto preliminare

³ Giorgio Ragazzi. *I signori delle autostrade*. Il Mulino, 2008, p. 146

⁴ Giorgio Ragazzi. *I signori delle autostrade*. Il Mulino, 2008, p. 79

modalità di trasporto meno inquinante quella su rotaia. Per favorire il passaggio dalla gomma alla rotaia sono stati effettuati intorno a Verona una serie di interventi intermodali – come il Quadrante Europa – ed altri sono previsti, crisi permettendo (uno particolarmente interessante, un polo intermodale acqua-ferrovia per rilanciare anche il trasporto fluviale - molto più conveniente dal punto di vista energetico - e convogliarlo poi su ferrovia era stato preventivato dalle parti di Mantova, ma mi risulta dovrebbe essere fermo appunto per mancanza dei fondi dovuto alla crisi della finanza pubblica). Strutture che dovrebbero in prospettiva favorire il passaggio dalla gomma alla rotaia delle merci che affluiscono copiose a Verona per prendere da lì la via del Brennero e dell'Europa centrale. La bretella autostradale della Valdastico dovrebbe raccogliere il traffico su gomma del nord-est, ma anche quello che arriva a Vicenza dal versante adriatico per la Valdastico-sud, per immetterlo direttamente in val d'Adige all'altezza di Trento, aprendogli così la via diretta per il Brennero, aggirando in questo modo le strutture intermodali della zona di Verona. Con il risultato doppiamente brillante di far aumentare l'inquinamento in zona, e contemporaneamente di mettere fuori gioco gli investimenti intermodali di Verona. A chi nutre dei dubbi sulla possibilità dello spostamento del traffico dalla gomma alla ferrovia consiglio di andarsi a vedere i dati sui traffici attraverso le Alpi che pubblica il sito governativo svizzero Alpinfo⁵: nel 2011 risulta che il traffico che ha attraversato le Alpi svizzere è stato per il 36,1% su gomma e per il 63,9% su rotaia, mentre quello che ha attraversato le Alpi fra Italia e Austria è stato, viceversa, per il 67,5% su gomma e per il 32,5% su ferro. Come mai? Perché la Svizzera da tempo effettua coerenti politiche di spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia, che danno i loro frutti.

4. UNA OPERAZIONE ANTI-ECONOMICA

Degli aspetti ambientali di un tragitto tutto gallerie e viadotti parleranno altri dopo di me, io vorrei qui concludere il mio intervento sottolineando gli aspetti anti-economici dell'apertura di una ulteriore autostrada Vicenza-Trento attraverso la Valdastico. Gli aspetti che noi dei comitati consideriamo PRIORITARI: se infatti di un'opera c'è bisogno la si realizza anche pagando prezzi ambientali naturalmente. Ma il fatto è che non solo della Valdastico non c'è nessun bisogno, anzi manda in malora la programmazione fin qui fatta, ed i conseguenti investimenti, ma è anche sicuramente anti-economica. Si vorrebbe realizzare cioè, parallelamente ad una autostrada che già c'è, che è già stata ammortizzata e che quindi si potrebbe aprire al traffico senza grandi oneri tariffari, una seconda autostrada dal costo plurimiliardario che non si pagherebbe mai, e che anzi aprirebbe permanentemente una voragine nei conti della

⁵ <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it>

Serenissima. Voragine che sarebbero chiamati a ripianare permanentemente – anno dopo anno – i viaggiatori dell’attuale frequentatissimo tratto in pianura, via Verona. I costi della realizzazione, e del mantenimento, della autostrade più inutile d’Italia – come la ha chiamata L’Espresso – verrebbero quindi caricati sui piani tariffari di tutta la Serenissima BS-PD, quindi sulla competitività delle imprese che sono necessitate ad utilizzarla tutti i giorni per i loro traffici: un bel balzello sulla competitività delle imprese italiane, che prima o poi avranno tutte da passare per il tratto da Brescia a Padova.

5. VEDERE IL PIANO FINANZIARIO DELLA SERENISSIMA

Che la futura Valdastico sarebbe una voragine finanziaria nei bilanci della Serenissima non lo diciamo noi dei comitati, lo dice il piano finanziario della stessa Serenissima, su cui gli amici dei comitati vicentini sono riusciti a mettere le mani illustrandolo nel loro bollettino “Informiamoci” n. 8, da cui riprendo i dati, ringraziando i vicentini del loro fondamentale contributo alla dimostrazione della inutilità di questa bretella autostradale.

Gli incassi dei pedaggi nel tratto Piovene-Besenello, nelle previsioni della Serenissima sono i seguenti (quelli che compaiono in questa tabella sono gli INCASSI totali, da cui vanno detratte le spese per il funzionamento della bretella, per esempio gli 8 milioni all’anno che costerà solo di energia elettrica). I tempi 2022-2026 sono quelli progressivamente previsti fra l’apertura della bretella e la scadenza prevista dal rinnovo della concessione per la sua costruzione

ANNO	INCASSI IN €
2022	8.538.009,00
2023	9.354.440,00
2024	9.844.560,00
2025	22.737.347,00
2026	23.882.091,00
TOTALE	74.356.447,00

Insomma si prevede (!) una spesa di quasi **2 miliardi** per incassare nel tempo del rinnovo della concessione l’ammontare di **74 milioni!** Secondo voi che cosa succederà alla scadenza della concessione del 2026? O si apre con lo stato un contenzioso per la copertura delle spese non ammortizzate della costruzione della Valdastico, oppure ci si accorda per un ulteriore rinnovo della concessione, onde dare alla Serenissima altro tempo utile per ammortizzare l’investimento. Ma quanto tempo servirebbe? Nel 2046, dopo altri 20 anni di proroga, il piano finanziario della

Serenissima prevede che gli incassi ammontino a **638.286.862,00** milioni, nemmeno 1/3 dell'investimento (previsto!). La costruzione della Valdastico dunque è una assicurazione per la permanenza nelle mani della Serenissima della concessione per il tratto autostradale più ricco del centro-nord, per il quale il piano finanziario della Serenissima prevede invece i seguenti lauti incassi: 2022-2046: **14 miliardi, 132 milioni, 672.260,00** €. Il gioco evidentemente vale la candela, la Valdastico è il tramite per mantenere la concessione nelle mani della A4 Holding (Banca-Intesa + Gruppo Astaldi), lo scrigno della Società Serenissima, e può anche essere antieconomica, ci penseranno i pedaggi sulla BS-PD ad equilibrare i conti complessivi della Serenissima, ma abbiamo visto sulle spalle di chi. La Valdastico insomma non porterebbe nessuno sviluppo, anzi: lo ostacolerebbe, tenendo alti i costi delle tariffe autostradali sul tratto più trafficato del Centro-Nord. Direi che la Valdastico è proprio uno spaccato della crisi di questo paese, dove si fanno le opere inutili, non quelle utili, e si tutela la rendita a scapito dell'economia reale, di chi produce davvero

P.S. QUESTIONI DI STILE

1. Sul numero di dicembre 2012 del mensile QT, Renato Ballardini racconta un caso di tentata manipolazione sulla PiRuBi risalente agli anni '70, che rappresenta una "questione di stile" *ab origine* dei promotori di questa autostrada. Nel 1974 Ballardini – allora deputato del PSI – riceve l'offerta di 300 milioni d'allora per il PSI e per i sindacati «*in cambio di una attenuazione della campagna che in quel tempo andavamo sviluppando contro la PiRuBi*». Conclude Ballardini «*da esso derivò una maggior intransigenza nella opposizione alla PiRuBi che probabilmente ha contribuito a far sì che, quasi quarant'anni dopo, l'opera non sia stata ancora costruita*». (www.questotrentino.it/qt/?aid=13702)

2. La Valdastico è stata inserita nell'elenco delle opere strategiche della Legge-Obiettivo - mettendo in moto tutta l'ultima offensiva progettuale - dal allora ministro del Governo Berlusconi Lunardi, che guarda caso compare poi nel comitato scientifico del Consorzio Raetia che – per di 35 milioni - ha steso il progetto.

3. Il 22.9.2012 è stato inaugurato il primo tronco della Valdastico-sud, quel tratto autostradale che alla fine – nel 2014 – dovrebbe collegare Rovigo con Vicenza. In quella occasione il viceministro alle infrastrutture Ciaccia affermava: «*ritengo che non sia più tempo per visioni localistiche, di ragionamenti che limitano le politiche di sviluppo in un'ottica strenuamente territoriale*», alludendo evidentemente alle resistenze trentine. Ma a nome di chi parlava - in quella occasione - Ciaccia? Fino a meno di un anno prima infatti era amministratore delegato di Banca Intesa

Infrastrutture, principale azionista della Serenissima. Parlava a nome del governo o a nome della sua banca, cioè della Serenissima? Difficile capirlo visti gli intrecci. (<http://www.ladige.it/articoli/2012/09/23/governo-valdastico-serve-paese>)

4. Ma neanche il tempo di completarla la Valdastico-sud, che già s'è dovuta muovere la Direzione distrettuale anti-mafia di Venezia, iscrivendo nel registro degli indagati 27 persone (fra cui l'ex presidente della autostrada Schneck) con l'accusa di traffico illegale di rifiuti: secondo il pm potrebbero esserci rifiuti di fonderia occultati nel sottofondo dell'autostrada, che hanno inquinato di cromo i campi attraversati e i canali di irrigazione. Animali sono infatti morti per aver bevuto acqua nei canali a fianco del cantiere. Oltre al danno le beffe. (Il Fatto quotidiano 10.7.2013: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/07/13/valdastico-sud-lautostrada-dei-veleni-fra-campi-di-granturco/655011/>)

Roberto Antolini-Coordinamento trentino No Valdastico